



2022-08-11

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Er ref: 22-02077 samt 22-02078
Dnr: SH 2022/185

Yttrande över Remiss av förslag till Sjöfartsverkets nya avgiftsföreskrifter inför 2023, gällande 22-02077 avseende farledsavgifter samt 22-02078 avseende lotsavgifter

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har bjudits in av Sjöfartsverket att inkomma med synpunkter i ovan rubricerade remisser med förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende farleds- och lotsavgifter, där föreslagna ändringar ämnar träda i kraft den 1 januari 2023. Stockholms Hamnar väljer att yttra sig gällande avgiftsföreskrifter av farleds- och lotsavgifter och avstår att yttra sig över taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal.

Bolaget har tidigare lämnat synpunkter i frågan om förändrade avgifter och följer i detta yttrande upp och kompletterar dessa synpunkter.

Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifts- och avgiftsändringar innehåller enligt remissen i korthet följande:

För farledsavgifterna föreslår Sjöfartsverket en generell höjning i enlighet med den ram som tilläts enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev, dvs. motsvarande höjning av KPI-KS under samma period. Denna höjning uppgår till cirka 4,5 procent.

För lotsavgifterna föreslås en generell höjning med 10 procent. Med utgångspunkt i det prognosticerade utfallet för 2023, enligt Sjöfartsverkets treårsplan, innebär en ökning av lotsavgifterna med tio procent att kostnadstäckningen uppgår till 100 procent. Av missivet framgår att förslaget tagits fram oaktat de resursförstärkningar som regeringen aviserat.



I detta yttrande beskrivs hur förändringarna bedöms påverka Stockholms Hamnars kunder, sjöfarten samt näringslivet i stort.

Stockholms Hamnars Yttrande

Bolaget konstaterar inledningsvis att Sjöfartsverket under en längre tid höjt lots- och farledsavgifterna, förutom under 2021 då höjningarna pausades med anledning av coronapandemin, något som Bolaget då välkomnade.

Sjöfarten och besöksnäringen tillhör några av de branscher som drabbats extra hårt av pandemin. Passagerartrafiken till Stockholms Hamnar reducerades kraftigt under både år 2020 och 2021, men har under 2022 börjat vända uppåt igen och är förhoppningsvis på väg ut ur den omfattande kris som pandemin inneburit. Tyvärr har dock Rysslands folkrättsvidriga invasion av Ukraina fått negativa konsekvenser för sjöfarten med ökade bränslepriser och störningar i efterfrågan avseende såväl passagerartrafik som godstrafik.

Givet den situation sjöfarten, näringslivet och besöksnäringen i nuläget befinner sig i anser Bolaget att argumentationen bakom förslagen till avgiftshöjningar är bristfällig och att de inte bör genomföras. I förslaget anger Sjöfartsverket att lotsavgifterna föreslås höjas på grund av att coronapandemin medfört färre antal lotsningar och därmed lägre intäkter. Detta trots att Sjöfartsverket, vad Bolaget erfar, under föregående år erhöll medel för att hantera effekterna av pandemin.

Bolaget befarar att en kraftig höjning av lotsavgiften enligt förslaget resulterar i en minskning av trafiken, vilket betyder ytterligare förlorade intäkter och att den svenska sjöfarten tappar konkurrenskraft. Bolaget anser att Sjöfartsverkets behov av ökade medel istället för höjda avgifter, måste täckas av bland annat ökad statlig finansiering och anslag. Detta för att möjliggöra att lots- och farledsavgifter på sikt kan reduceras för sjöfarten.

Minskad konkurrenskraft och negativa konsekvenser för färje- och kryssningstrafiken

Under pandemin har sjöfarten och framförallt färjenäringen drabbats mycket hårt av de restriktioner som samhället har tvingats till för att minska smittspridningen. Till skillnad från många hamnar över hela världen har hamnarna i Stockholm varit öppna under hela pandemin, men tappat hela 70 procent av passagerarna. För att ge förutsättningar för färjetrafiken att på sikt se en återhämtning av de volymer som transporterades innan pandemin, cirka 11 000 000 passagerare och ca 7 000 000 ton gods på färjorna till Stockholms Hamnar, behövs nationella beslut avseende lättnader snarare än höjda avgifter.



Stockholm är fortsatt en mycket populär kryssningsdestination och bokningsläget såg relativt ljust ut inför 2022. Det oroliga världsläget har dock inneburit ett stort antal avbokningar och att ungefär vart femte fartygsanlöp uteblir under året. Detta stärker Bolagets uppfattning att en återhämtning till normala nivåer för passagerartrafiken på Östersjön kommer att ta lång tid.

Med anledning av omvärldsläget är även vikten av att säkra fartygstrafiken på Östersjön av stor betydelse. Även på EU-nivå lyfts nu Östersjöns ökande betydelse som ett inlandhav i EU och där har Bolagets hamnar viktiga roller att spela. Bolagets bedömning är därmed att Sjöfartsverkets förslag till avgiftshöjningar allvarligt försvårar för sjöfarten att återstarta, återuppbygga och till fullo uppfylla dess viktiga roll som transportörer av gods och människor över Östersjön.

Regeringen har aviserat ett införande av en så kallad klimatkompensation för sjöfarten och för detta föreslagit 300 miljoner kronor per år som ett tillfälligt stöd för 2023 och 2024. Vad Bolaget erfar har Sjöfartsverket med grund i detta i ett inledande skede tittat på ett antal olika förslag kring hur en sänkning av farledsavgifterna kan utformas. Trots det föreslår nu Sjöfartsverket i denna remiss en höjning av avgifterna oavsett klimatkompensation eller ej.

Avgiftshöjningen och klimatkompensationen är båda aviserade att gälla från och med den 1/1-2023. Sjöfartsverket ämnar därmed göra en avgiftsjustering av farledsavgifterna uppåt med cirka 4,5 %, för att sedan vid en eventuell klimatkompensation räkna om och sänka farledsavgifterna motsvarande det belopp som verket tilldelas.

Vad Bolaget uppfattar har Sjöfartsverket för kommande år erhållit medel av regeringen för att sänka farledsavgifterna. Med anledning av det samt ett eventuellt införande av klimatkompensationen för sjöfarten uppmanar Bolaget Sjöfartsverket att skjuta upp planerade prishöjningar och återigen ompröva förslaget till genomförande av nya avgiftsföreskrifter. Detta bland annat med hänsyn till den svåra situation som många rederier och besöksnäringföretag fortsatt befinner sig i.

Det bör i sammanhanget påpekas att Finland sedan 2015 halverat sina farledsavgifter för att stärka konkurrenskraften. Dessutom finns inte farledsavgifter alls i flera länder runt om Östersjön. Under ett möte med Sjöfartsverket under detta år nämndes att verket sneglade på det upplägg som Finland tillämpar för avgifterna. I samband med det uppfattade Bolaget att det var ett intressant upplägg som Sjöfartsverket skulle kunna titta vidare på.



Kostnadsökningar minskar möjligheter till en överflytt från väg till sjö

Förslagen på höjda farleds- och lotsavgifter innebär konsekvenser i form av kostnadsökningar för sjöfarten, vilket överlag även försämrar sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag. Samtidigt har regeringen ett mål om överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Det finns politiska ambitioner att stärka sjöfartens konkurrenskraft, vilket konkret kan bidra till mer klimatsmarta transporter och att nyttja de infrastrukturella resurserna på ett mer hållbart sätt. Bolaget anser att Sjöfartsverkets förslag om att ytterligare höja avgifterna motverkar de politiska ambitionerna om överflyttning från land till sjö, där förslag till höjda avgifter belastar sjöfarten ytterligare och går tvärtemot de politiska ambitionerna om både mer gods och passagerare på sjö. Stockholm rankas som en av Europas mest hållbara städer och det är av största vikt att näringslivet fortsatt ges möjlighet att investera i hållbara transporter i regionen.

För Bolagets möjlighet att nå högt uppsatta miljömål är det dessutom värdefullt att regeringen gått in och stöttat överflytten av gods från land till sjö i form av bland annat ekobonus. Bolaget ser också med intresse på det nu liggande förslaget om en förlängd och breddad ekobonus. Detta har möjliggjort för Bolaget att tillsammans med kunder hitta nya linjer och möjligheter att förbättra upplägg för sjötransporter som avlastar det svenska vägnätet och minskar utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. För Bolaget blir de positiva faktorerna med ekobonusen dock motverkade av att staten via Sjöfartsverket då i andra änden beslutar att fortsatt höja avgifterna, vilket riskerar fortsatta satsningar i denna positiva riktning.

Bolaget vill betona att en satsning på den nationella godstransportstrategin och en överflytt från land till sjö är av högsta prioritet för att uppnå högt uppsatta miljömål både nationellt och inom EU.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Thomas Andersson
vd